



Klimat- och näringslivsdepartementet

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg Göteborg–Borås

Regeringens beslut

Regeringen tillåter att en ny dubbelspårig järnväg för regional- och fjärrtåg mellan Göteborg och Borås, ny järnväg Göteborg–Borås, byggs med lokaliseringsalternativet korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplats (L1) för delsträcka 1, korridor Bollebygd Syd för delsträcka 2 och korridor Osdal/Borås C med station B11A för delsträcka 3 enligt Rangordning 1 på kartorna i bilaga A till ansökan om tillåtlighetsprövning. Kartorna finns i *bilagan*.

Tillåtligheten förfaller den 30 juni 2036 för den del av järnvägsprojektet som då inte omfattas av fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

För tillåtligheten ska följande villkor gälla.

1. Trafikverket ska efter samråd med Försvarsmakten lokalisera och utforma anläggningen så att en eventuell framtida utbyggnad av järnvägen kan genomföras utan risk för påtaglig skada på riksintresset Bråts övningsfält med skjutbanor.
2. Trafikverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, upprätta planer för respektive bygg- och anläggningsprojekt för hantering, användning och bortskaffande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Berg- och jordmassor ska så långt som möjligt användas i projektet. Respektive

plan ska redovisas till länsstyrelsen innan de bygg- och anläggningsprojekt som planen avser påbörjas.

3. Bullerskyddsåtgärder ska vidtas avseende buller som härrör från trafikeringen av den nya järnvägen med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå inomhus
45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid
55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats
60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå i bostadsområdet i övrigt
70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder. Redovisade ljudnivåer inomhus bör även tillämpas för vårdlokaler. För kontor (avser rum för enskilt arbete) är riktvärdet 50 dBA maximal ljudnivå inomhus samt för skolor och undervisningslokaler 45 dBA maximal ljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreatiomsområden i tätort är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå.

4. Trafikverket ska göra fördjupade utredningar för att fastställa omfattningen av projektets översvämningspåverkan på omgivande bebyggelse i Mölndalsåns dalgång. Åtgärder för att motverka och kompensera för denna påverkan ska tas fram i samråd med berörda myndigheter och kommuner.

Ärendet

Regeringen beslutade den 8 oktober 2020 i ärende M2020/00743 med stöd av 17 kap. 3 § miljöbalken att tillåtligheten av det aktuella järnvägsprojektet ska prövas enligt 17 kap. miljöbalken.

Trafikverket har med ett eget yttrande till regeringen överlämnat en lokaliseringsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av en utbyggnad av Ny järnväg Göteborg–Borås. Trafikverket föreslår att regeringen tillåter en utbyggnad av järnvägen inom det lokaliseringsalternativ (kombination av korridorer) som Trafikverket har rangordnat som nummer 1.

Trafikverket föreslår att tillåtligheten ska gälla för järnvägsplaner enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg som fastställs senast 10 år efter regeringens beslut.

Trafikverket föreslår att regeringens beslut om tillåtlighet förenas med fyra villkor om buller, framtagande av masshanteringsplaner och fördjupade utredningar av översvämningsspåverkan på omgivande bebyggelse i Mölndalsåns dalgång samt krav på samråd med Försvarmakten vid lokalisering och utformning av framtida utbyggnad av järnvägen i närheten av Bråts övningsfält med skjutbanor.

Trafikverket anför i huvudsak följande. Tillåtlighet söks för en ca sex mil lång ny dubbelspårig järnväg för regionaltåg och fjärrtåg med stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås. Tillåtligheten omfattar järnvägsanläggningen i sin helhet, det vill säga spår och övriga fasta anordningar som behövs för järnvägens bestånd, drift och brukande, inklusive skyddsåtgärder såsom stängsel och bullerskyddsskärmar. Även plattformar för resandeutbyte och plattformsförbindelser vid stationerna omfattas av tillåtlighetsansökan. Tillåtligheten omfattar inte förbindelsen mellan den nya järnvägen och Mölnlycke, den så kallade bibanan Mölnlycke.

Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Kust till kust-banan mellan Göteborg och Borås är enkelspårig med få mötesmöjligheter, låg medelhastighet innebärande lång restid samt med brist avseende kapacitet, punktlighet och robusthet. Enligt genomförd kapacitetsutredning krävs nybyggnadsåtgärder för att öka kapaciteten i järnvägssystemet som helhet och för att möta den kraftiga trafikökning som väntas till år 2050. Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås kommer att kraftigt minska restiden med tåg, förbättra arbetspendling och möjliggöra anslutningsresor till Sveriges näst största flygplats. Sträckan Göteborg–Borås, som kommer att fylla viktiga regionala funktioner, planeras att trafikeras av persontåg med en hastighet upp till 250 km/h.

För Ny järnväg Göteborg–Borås har det beslutats ändamål, som beskriver vad som ska uppnås i järnvägsprojektet, och projektmål, som konkretiserar de mer övergripande ändamålen samt utgår ifrån relevanta globala hållbarhetsmål och Agenda 2030-mål. Projektmålen utgör också bedömningsgrund vid utvärdering av alternativ för att kunna bedöma vilken lokalisering som bäst uppfyller ändamålen.

Inom ramen för lokaliseringsutredningen har tänkbara alternativ inom ett s.k. utredningsområde identifierats, utvärderats och avgränsats stegvis, tills en rangordning av kvarvarande lokaliseringsalternativ kvarstått. De kvarvarande korridorerna på respektive delsträcka har slutligen kombinerats ihop till fyra lokaliseringsalternativ för hela sträckan Göteborg–Borås som rangordnats.

Det valda lokaliseringsalternativet

Det lokaliseringsalternativ som rangordnats som nummer 1 är korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under Landvetter flygplats (L1) för delsträcka 1, korridor Bollebygd Syd för delsträcka 2 och korridor Osdal/Borås C med station B11A för delsträcka 3.

De två alternativen inom delsträcka 1 är likadana från Almedal fram till söder om Rävkärr. I korridor Mölnlycke, som rangordnats som nummer 1 i delsträckan, fortsätter järnvägen i nordostlig riktning mot Mölnlycke i en cirka 8 kilometer lång bergtunnel tills den har passerat Mölnlycke tätort. Tunneln passerar under riksintresseområdena Hålsjön (NRO 14 164) och Rambo mosse och Hårssjön (FO 32). Norr om korridoren ligger riksintresseområdet Rådasjön med Gunnebo (FO 33). Öster om Mölnlycke fortsätter korridoren i kanten av Yxsjöns naturreservat. Fram till Landvetter flygplats fortsätter järnvägen genom en eller flera korta bergtunnlar och en bro över dalgången vid Björred. Riksintresset Landvetter flygplats korsas i en 2,5–3 kilometer lång bergtunnel med station i tunnel.

I korridoren Tulebo, som rangordnats som nummer 2 inom delsträcka 1, fortsätter järnvägen i nordostlig riktning mot Landvetter flygplats i en ca 5–6 kilometer lång bergtunnel och passerar riksintresseområdena Hålsjön (NRO 14 164) och Rambo mosse och Hårssjön (FO 32). Järnvägen passerar sedan på bro över Gravsjön och därefter genom ett område med bostadsbebyggelse vid Benareby. Fram till Landvetter flygplats fortsätter järnvägen på samma sätt som korridor Mölnlycke.

Inom delsträcka 2 har alternativen slutligen minskats till ett. Efter flygplatsen följer korridoren väg 27/40 i markplan fram till Ekekullen där en bro krävs och vidare till Grandalen där den passerar Kust till kust-banan på bro. Mellan Landvetter flygplats och Grandalen passerar korridoren söder om riksintresseområdet Risbohult (NRO-14-157). Vid Grandalen passerar korridoren strax söder om riksintresseområdet Våtmarker i Klippan (NRO-

14-158) och tangerar den södra spetsen av riksintresseområdet Klippan (FO 22). Öster om Grandalen sträcker sig korridoren söder om väg 27/40 förbi Bollebygd där järnvägen passerar Nolån och Sörån på två separata broar. I dalgången, söder om korridoren, finns riksintresseområdet Lygnern och Storåns dalgång (NRO-14-166). Öster om dalgången kan järnvägen, beroende på topografi och läge i korridoren, antingen gå in i en cirka 2 kilometer lång tunnel eller gå i markplan nära väg 27/40 innan den når den högre terrängen mellan Bollebygd och Borås.

För delsträcka 3 är korridor Osdal/Borås C med station B11A rangordnad som nummer 1, och Lusharpan med station B4 rangordnad som nummer 2. Båda alternativen här passerar söder om Viareds industriområde, men korridor Lusharpan viker av mot Borås tidigare, passerar Pickesjön och slutar i ett nytt stationsläge som anläggs på bro vid Lusharpan. Alternativet som har rangordnats som nummer 1 följer samma stråk som Viskadalsbanan fram till Borås C som kommer att behöva byggas ut med nya spår och nya plattformar för regionaltåg till och från Göteborg.

Det lokaliseringalternativ som rangordnats som nummer 1 har sammantaget bedömts vara bäst ur ett miljöbedömningsperspektiv och det mest samhällsekonomiskt fördelaktiga alternativet. Det har också störst acceptans och bäst måluppfyllelse med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden samt till natur- och kulturmiljövärden.

Handläggning hos Trafikverket

Planläggningsprocessen inleddes med ett samråd våren 2020. Samrådsunderlaget redogjorde för projektets egenskaper, möjliga lokaliseringar samt miljöeffekter och utgjorde beslutsunderlag inför beslut om projektets miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade den 27 juli 2020 att projektet skulle kunna antas medföra betydande miljöpåverkan.

I den efterföljande lokaliseringsutredningen identifierades, beskrevs och utvärderades alternativa korridorer för den framtida järnvägen, vilket resulterade i en rangordning av rimliga lokaliseringalternativ. Samråd genomfördes i flera steg under 2020 – 2021 med fokus på allmänna intressen. Därefter upprättades en miljökonsekvensbeskrivning, vilken godkändes av länsstyrelsen 2022.

Utredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ställdes ut för granskning under 2022. En kompletterande granskning genomfördes under 2024 avseende utökning av korridoren för att säkerställa möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm för en vattenförekomst.

Den ursprungliga lokaliseringsutredningen med godkänd miljökonsekvensbeskrivning, Trafikverkets ställningstagande samt övriga handlingar remitterades under 2022 till berörda myndigheter, centrala organisationer och kommuner.

Efter ett regeringsbeslut 2022 avbröts planeringen för nya stambanor för höghastighetståg och arbetet med sträckan Göteborg-Borås pausades. Trafikverket fick under 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg-Borås inklusive en ny inriktning. Den nya inriktningen har varit att järnvägen byggs ut i stråket för att förbättra arbetspendling, på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan.

Trafikverkets ändrade uppdrag under 2023 föranledde en komplettering av lokaliseringsutredningen. Kompletterande handlingar, inklusive granskningshandling och nytt ställningstagande, remitterades under 2024 och i början av 2025 till berörda myndigheter, organisationer, kommuner m.m.

Trafikverkets beskrivning av miljökonsekvenser

Av handlingarna i ärendet framgår bl.a. följande. De studerade korridorerna mellan Göteborg och Borås berör ett landskap som skiftar till karaktär och öppenhet. Korridorerna sträcker sig över dalgångar, jordbruksmark, tätorter, mosaiklandskap och storskaliga skogsbygder. Området berör fyra huvudavrinningsområden (Göta älv, Kungsbackaån, Rolfsån och Viskan) och innehåller även flera sjöar och stora grundvattenförekomster vid bl.a. Bollebygd (Nolån-Storån) och Borås (Viskan), samt längs dalgången mellan Landvetter tätort och Hindås. Trafikverket har jämfört korridorerna och sammanfattningsvis bedömt att lokaliseringsalternativ Korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – Korridor Bollebygd Syd – Korridor Osdal/Borås C med station B11A i sin helhet medför mindre negativ påverkan än Korridor Tulebo med Mölndal station (M1) för delsträcka 1 och Korridor Lusharpan med station B4 för delsträcka 3. Korridor Tulebo medför större negativa miljökonsekvenser för landskap, bebyggelse och kulturmiljö samt förväntas beröra områden som

pekats ut som riksintresse för naturvärden och friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Denna korridor innebär större intrång i jordbruksmark, större påverkan på ett fornlämningsområde öster om Benareby och nya bullerkällor. Korridor Lusharpan medför negativ påverkan på de värdefulla kulturmiljöerna Regementsområdet och stadsdelen Göta, samt kräver inlösen av bostadsfastigheter i stadsdelen Göta. Det först rangordnade alternativet uppvisar minst bullerpåverkan totalt sett, medan påverkan på naturmiljö, ytvattentäkter, grundvatten, jordbruk och skogsbruk, vibrationer, luftkvalitet, elektromagnetiska fält, risk och säkerhet samt förorenade områden är jämförbar mellan korridorerna. Ingen av korridorerna förväntas påverka värdena i intilliggande Natura 2000-områden. I ansökan framgår även att erforderliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs för att begränsa påverkan kommer att utredas närmare och läggas fast i kommande järnvägsplaner och prövningar enligt 11 kap. miljöbalken.

Remissyttranden m.m.

En tydlig majoritet av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det. *Försvarsmakten* bedömer att det inom de rangordnade alternativen är möjligt att lokalisera järnvägen så att påtaglig skada inte riskerar att uppkomma på områden av riksintresse för totalförsvarets militära del, men betonar vikten av att myndigheten deltar i det fortsatta planeringsarbetet. *Livsmedelsverket* anför att arbetet kan komma att påverka framför allt enskild dricksvattenförsörjning på så sätt att brunnar kan förstöras eller påverkas och att det därför är viktigt att vattentillgången säkerställs för boende. *Luffartsverket* anför att en del av järnvägens sträckning inte kan accepteras i nuvarande form och föredrar en kostnadsneutral nyetablering av en station utanför skyddsavståndet till verkets anläggning. *Myndigheten för civilt försvar* har haft synpunkter på risken för översvämningsproblematik avseende flera av de rangordnade alternativen. I övrigt lyfter myndigheten att de ser positivt på att järnvägen anläggs med beaktande av klimatförändringarna. *Naturvårdsverket* framhåller att tillräcklig miljöhänsyn behövs i planering och genomförande, att nödvändiga Natura 2000-tillstånd lämnas av länsstyrelsen, och att tunnel bör anläggas öster om Mölndalsån i erforderlig omfattning för att inte påtagligt påverka friluftslivets värden. Verket bedömer att berörda områden av riksintresse för naturvård och friluftsliv inte kommer att skadas påtagligt. Ett eventuellt tillåtighetsbeslut bör, enligt verket, villkoras med samråd med länsstyrelsen för upprättande av kompensationsplan. Samtidigt påpekas att området söder om Mölnlycke innehåller höga naturvärden och är känsligt för

hydrologiska förändringar, vilket kräver stor hänsyn vid val av tunnelteknik och i byggskedet. För korridoren Osdal/Borås C krävs motsvarande hänsyn vid sträckning, genomförande av skyddsåtgärder och bullerhantering. Naturvårdsverket betonar även vikten av att möjliggöra framtida utbyggnad av järnvägen österut. *Riksantikvarieämbetet* bedömer att de rangordnade alternativen undviker omfattande intrång och ger möjlighet till god landskapsanpassning. Myndigheten anser att Trafikverket bör precisera sina åtaganden och villkor för fortsatt planläggning och genomförande, samt redovisa kompletteringsbehov för kommande skeden gällande landskapskaraktärs- och kulturarvsanalys. *Affärsverket Svenska Kraftnät* framför att så länge deras ledningsrätt, framförda synpunkter samt tekniska krav beaktas har de inga erinringar. *Sveriges geologiska undersökning (SGU)* anser det svårt att bedöma påverkan på exempelvis en enskild våtmark då järnvägens höjdläge inte är avgivet och hänvisar i övrigt till SGU:s allmänna riktlinjer. *Swedavia* tillstyrker det alternativ som rangordnats som nummer ett men är även positiv till alternativ två. Vidare delar de miljöbedömningar som har gjorts för den del som berör flygplatsen. *Vattenmyndigheten Västerhavet* lyfte inledningsvis risken för otillåten försämring av en vattenförekomst och efterfrågade uppgifter om påverkan på fisk samt kumulativa effekter beträffande tidigare miljödom för Forsåker (Mark- och miljödomstolens vid Vänersborgs tingsrätt dom den 26 april 2019 i mål nr M 4861-16). Efter kompletteringar och en ny lösning avseende utformningen av åfåran vid järnvägens passage av Mölndalsån ansluter sig vattenmyndigheten till länsstyrelsens tillstyrkande och bedömer att järnvägsanläggningen kan anläggas utan att äventyra biotopförbättrande åtgärder från tidigare miljödom, men anser att villkor för detta bör meddelas. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* tar inte ställning till rangordningen på den sista delsträckan. Oavsett val kommer framtida bro över Osdal och Bråt att behövas för stambanans fortsättning mot Jönköping, vilket måste vägas in då det låser den framtida utbyggnadens övergripande utformning. För Korridor Mölnlycke betonas att järnvägens placering kan behöva anpassas för att minimera påverkan på skyddade arter som tjäder och hackspettar. Länsstyrelsen rekommenderar att överväga förlängning av Mölnlycketunneln österut för att minska intrång i naturvårdsområden och tätortsnära friluftsliv, samt att järnvägen förläggs norr i korridoren för att undvika intrång i Yxsjöns naturreservat. Länsstyrelsen bedömer det omarbetade förslaget för passage av Mölndalsån som tillåtligt enligt miljö kvalitetsnormer och delar Trafikverkets slutsats om att morfologiskt tillstånd inte försämras. Länsstyrelsen bedömer även att det finns förutsättningar för dispens från

artskyddsförordningen (2007:845) om konflikter med artskyddsbestämmelser inte kan undvikas. Länsstyrelsen påpekar att anpassningar behövs för att minimera påverkan på skyddade arter, att anläggning i vatten ska undvikas, att provningar utifrån åtminstone 11 kap. miljöbalken kommer att erfordras, att riktvärden ska specificeras för inläckage till tunnlar, utsläpp av spill- och länshållningsvatten samt avsänkning av grundvattennivå, att ny järnväg inte får försvåra genomförande av andra tillståndsgivna åtgärder samt att järnvägen inte ska påverka närliggande områden negativt genom kumulativt buller från väg och järnväg så att bostäder som planeras i Fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång inte kan genomföras. Till skydd för de allmänna intressena föreslår länsstyrelsen fem villkor som tillåtighetsbeslutet bör förenas med, bl.a. om buller, framtagande av masshanteringsplaner och kompensationsåtgärder, hänsynstagande till försvarsintresset vid en framtida utbyggnad österut. *Bollebygds kommun* tillstyrker planerad nybyggnad enligt alternativet Bollebygd Syd, vilket är det enda alternativet till järnvägskorridor genom kommunen i lokaliseringsutredningen. *Borås stad* tillstyrker planerad nybyggnad enligt det alternativ som har rangordnats högst av Trafikverket och framhåller vikten av en snabb utbyggnad. *Göteborgs stad* tillstyrker utbyggnaden och delar Trafikverkets bedömning av rangordningen mellan alternativen. Kommunen betonar vikten av att skydda värden i Mölndalsån och vattentäkten Rådasjön under bygg- och driftskede, samt välkomnar åtgärder för att minska negativa konsekvenser vid skyfall. Arbetet med skydd mot högvatten och skyfall bör hanteras utifrån ett helhetsperspektiv. Kommunen anser även att påverkan på stadsutveckling, barriäreffekter och intrång i fastigheter måste hanteras aktivt. *Härnäs kommun* tillstyrker det alternativ som Trafikverket har rangordnat högst. Vidare bedömer kommunen att Tulebo som är rangordnad som nummer två motverkar kommunens intressen och kommer att ge stor påverkan på kulturvärden och lantbruk i Benareby. Slutligen har kommunen inget att erinra mot de förändringar avseende ändamål och projektmål som har sammanställts i det remitterade materialet. *Mölndals stad* förespråkar Trafikverkets rangordnade första alternativ, Korridor Mölnlycke, då järnvägsförbindelsen stärker möjligheterna för bostads- och arbetsmarknadsutveckling. Mölndals och Göteborgs stad har gemensamt tagit fram en fördjupad översiktsplan över Mölndalsåns dalgång. Järnvägsutbyggnaden måste samplaneras med denna utveckling och därför minimeras ökat buller, vibrationer, försämrad luftkvalitet samt risker från farligt gods och översvämning för att inte skapa hinder för stadsutveckling. Mölndals stad anser att Trafikverkets omarbetade lösning för järnvägens

passage vid Mölndalsån är negativ för stadens utvecklingsprojekt vid Forsåker. *Boråsregionen – Sjubäradas kommunalförbund* tillstyrker enligt det alternativ som rangordnats som nummer ett. Regionen ser positivt på möjligheten att koppla samman den nya järnvägen med befintlig järnväg i centrala Borås och anser att det är bra att fortsatt utbyggnad österut ska vara möjlig. *Göteborgsregionen* förordar det alternativ som Trafikverket har rangordnat som högst och betonar vikten av att en kopplingspunkt säkras mellan kust till kust-banan och den nya järnvägen. *Västra Götalandsregionen* ställer sig bakom den rangordning som har gjorts och tillstyrker utbyggnad enligt det högst rangordnade alternativet. Vidare anser regionen att miljökonsekvensbeskrivningen är genomarbetad och en bra grund för fortsatt arbete. *Mölndals Naturskyddsförening* förespråkar alternativ 1 under förutsättning att områdena kring Rambo mosse och Yxsjön skyddas samt att tunneln förlängs för att undvika konflikter med artskyddsförordningen. Föreningen varnar för översvämningsproblem i Mölndalsåns dalgång och för att hårdgörande av ytor vid bangårdarna ökar direktavrinningen, samt ifrågasätter om kompensationsåtgärder för fördröjande av vattenflöden är möjliga. *Naturskyddsföreningen i Härryda* anser att projektet inte är tillräckligt utrett för tillåtlighetsprövning och kräver ett omtag av flera utredningar eftersom regeringens nya inriktning väsentligt förändrar förutsättningarna för järnvägens dragning, byggnation och miljökonsekvenser. Trafikverkets naturinventeringar är flera år gamla och nya fynd av skyddade arter och EU-skyddade arter har tillkommit efter det senaste arbetet, vilket inte har beaktats i miljökonsekvensbeskrivningen. Det tidigare underlaget för art- och naturvärdesinventeringar har stora brister och omfattningen är otillräcklig då förhållandevis få naturområden har besökts i fält. Nuvarande miljökonsekvensbeskrivning kan därför inte godtas. Med nuvarande dragning skulle anläggandet ge omfattande skador på miljö, klimat och naturresurser, samt kräva artskyddsdispenser, vilka inte får medges om alternativa lösningar finns.

Handläggning hos regeringen

Trafikverket har fått möjlighet att tydliggöra om anläggandet av den nya järnvägen kommer att påverka kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd, möjligheterna att genomföra de åtgärder som föreslås i Vatteninformationssystem Sverige, VISS, och de åtgärder som föreslås i det lokala åtgärdsprogrammet från Göteborgs stad avseende vattenförekomsten Kålleredsbäckens inflöde till Liseberg (WA73319439). Trafikverket har förtydligat att den nya järnvägen inte kommer att påverka kvalitetsfaktorn

morfologiskt tillstånd eller äventyra möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. 4 § miljöbalken för vattenförekomsten Mölndalsån - Källeredsbäckens inflöde till Liseberg (WA73319439). Järnvägen kommer, enligt Trafikverket, inte att motverka möjligheterna att genomföra åtgärden *Återskapa ekologiskt funktionell kantzon i urban miljö* i VISS eller de åtgärder som lyfts i Göteborgs stads lokala åtgärdsprogram avseende vattenförekomsten. Till följd av det åtagande Trafikverket har gjort i lokaliseringsutredningen bedömer verket att anläggandet av järnvägen går i linje med den föreslagna åtgärden *Återskapa ekologiskt funktionell kantzon i urban miljö* i VISS samt de åtgärder som finns redovisade i Göteborgs stads lokala åtgärdsprogram för vattenförekomsten.

Skälen för regeringens beslut

Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk där det är svårt att öka antalet bussar på grund av trängseln i vägnätet. Kust till kust-banan mellan Göteborg och Borås är enkelspårig med få mötesmöjligheter och låg medelhastighet, vilket medför brister vad gäller kapacitet, punktlighet, robusthet och restid. Landvetter flygplats är Sveriges näst största flygplats och utgör en viktig målpunkt för hela regionen. Flygplatsen nås i dag med bil och buss. Landvetter flygplats ska enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 vara ansluten till det transeuropeiska järnvägsnätet senast år 2050. Den berörda järnvägssträckan ingår i de nationella planerna för transportsystemet 2018–2029, 2022–2033 och 2026–2037. Regeringen bedömer att den utbyggnad av en ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås som nu tillåtlighetsprövas innebär en förbättring och kapacitetshöjning som är transportpolitiskt motiverad.

Enligt 1 kap. 1 § miljöbalken syftar bestämmelserna i miljöbalken till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Vid regeringens prövning av verksamhetens tillåtlighet ska bestämmelserna i 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 och 18 §§ miljöbalken tillämpas. Om regeringen anser att verksamheten kan tillåtas, får regeringen enligt 17 kap. 7 § miljöbalken besluta om särskilda villkor för att tillgodose allmänna intressen.

Regeringens tillåtlighetsprövning omfattar enbart en prövning av tillåtligheten av det högst rangordnade lokaliseringsalternativet utifrån dess påverkan, effekter och konsekvenser på miljön och människors hälsa. I efterföljande prövningar av järnvägsplaner kommer erforderliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att begränsa påverkan från verksamheten att utredas närmare och läggas fast. De närmare villkor som krävs för verksamheten kommer att meddelas vid efterföljande tillståndsprövningar.

Regeringen bedömer att den beskrivning av verksamhetens miljökonsekvenser som Trafikverket har redovisat uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken och kan läggas till grund för regeringens prövning.

Påverkan på riksintresseområden

Byggandet av en ny järnväg Göteborg–Borås kommer att i viss mån beröra flera områden som är utpekade som riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Den sökta korridorsträckningen berör totalt åtta områden som är av riksintresse för naturvård (Hålsjön, Risbohult, Ubbhultsdrumlinen, Våtmarker i Klippan, Lygnern och Storåns dalgång, Tubbared, Viskans och Surtans dalgång och Uttermossen), fem områden som är av riksintresse för kulturmiljövård (Kvarnbyn, Gunnebo, Stora Håltet, Storåns dalgång och Rydboholm) och åtta områden som är av riksintresse för friluftslivet (Delsjöområdet, Rådasjön med Gunnebo, Rambo mosse och Hårssjön, Bråtaområdet, Härskogenområdet, Klippan, Lygnern och Storåns dalgång och Rya åsar). Flera remissinstanser har framhållit betydelsen av att stor hänsyn tas till natur- och kulturvärdena och till landskapets strukturer och karaktärer. Flera remissinstanser har även betonat vikten av att barriäreffekterna så långt som möjligt begränsas.

Trafikverket har bedömt att ny järnväg Göteborg–Borås kan byggas utan att områdenas natur-, kultur- och friluftsvärden skadas påtagligt och att uppkomsten av barriäreffekter vid val av anläggningstyp och utformning av den nya järnvägen kommer att beaktas. Korridor Mölnlycke på delsträcka 1 går i tunnel och passerar inte genom något riksintresseområde för naturvård och värdena i riksintresseområdet Hålsjön, som ligger närmast korridoren, bedöms, enligt Trafikverket, inte skadas. Inte heller korridor Bollebygd syd på delsträcka 2 passerar genom något riksintresseområde för naturvård och värdena i de närmast liggande riksintresseområdena Risbohult, Våtmarker i Klippan, Lygnern och Storåns dalgång bedöms av Trafikverket inte skadas.

Korridoren Osdal/Borås C på delsträcka 3 passerar varken genom eller i närheten av något riksintresseområde för naturvård.

Trafikverket bedömer även att korridorerna av det först rangordnade alternativet inte heller skadar något riksintresseområde för friluftsliv då de passerar i tunnel eller inte passerar genom eller i närheten av sådana områden. Korridor Bollebygd syd på delsträcka 2 tangerar dock riksintresseområdet Klippans södra spets, men Trafikverkets bedömning är att någon större påverkan inte kommer att ske på friluftslivet i riksintresseområdet som redan är bullerutsatt av annan infrastruktur. Inte heller har det valda alternativet, enligt Trafikverkets bedömning, någon påverkan på riksintresse för kulturmiljövård, då korridorerna inte passerar genom eller i närheten av sådana områden. Regeringen delar därför Trafikverkets bedömning att de aktuella riksintresseområdena för naturvård, kulturvård eller friluftsliv inte påtagligt skadas av den planerade järnvägen. Det har inte heller framkommit något i remissinstansernas yttranden som föranleder regeringen att frånga Trafikverkets bedömning i detta avseende.

Av underlaget i ärendet framgår att korridorerna Mölnlycke och Bollebygd Syd inte berör några riksintresseområden för totalförsvaret (3 kap. 9 § miljöbalken). Korridoren Osdal/Borås C på delsträcka 3 berör, enligt ansökan om tillåtlighet, inte Bråts övningsfält som är av riksintresse för totalförsvarets militära del. Övningsfältet kan dock, enligt Trafikverkets bedömning, komma att beröras av en eventuell framtida utbyggnad av järnvägen österut från Borås. För att säkerställa att påtaglig skada inte riskerar uppkomma på riksintresset för totalförsvarets militära del, har Trafikverket föreslagit ett villkor om samråd med Försvarsmakten om lokalisering och utformning av järnvägsanläggningen vid en eventuell sådan utbyggnad. Regeringen bedömer att ett villkor bör föreskrivas om samrådskrav för att säkerställa att den framtida utbyggnaden sker med hänsyn till totalförsvarets intressen. Med hänsyn till Försvarsmaktens bedömning att det är möjligt att lokalisera järnvägen så att påtaglig skada inte riskerar att uppkomma på områden av riksintresse för totalförsvarets militära del och med beaktande av det föreskrivna villkoret bedömer regeringen att järnvägen inte påtagligt kommer att motverka totalförsvarets intressen.

Både E6/E20 och Väst kustbanan är utpekade riksintressen enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Enligt Trafikverket kan korridor Mölnlycke medföra vissa konsekvenser för riksintressena, men att dessa inte skadas och bedöms

kunna fortsätta trafikeras. Riksintresset Landvetter flygplats och den nya järnvägen berör gemensamma områden. Trafikverket bedömer att dessa kan samexistera, vilket regeringen inte finner anledning att ifrågasätta. Flera av remissinstanserna har dock påpekat att det är viktigt att möjliggöra den framtida fortsatta utbyggnaden av järnvägen österut. Regeringens tillåtlighetsprövning omfattar enbart sträckan fram till Borås centralstation. Trafikverket har som ändamål beslutat bl.a. att den nya järnvägen ska kunna vara en del av framtida sträckning österut. Regeringen bedömer därför att den nya järnvägen inte kommer att påtagligt försvåra tillkomsten och utnyttjandet av anläggningar för kommunikation.

Påverkan på Natura 2000-områden, skyddade arter och områden

Av underlaget i ärendet framgår att korridor Mölnlycke på delsträcka 1 ligger nära Natura-2000 området Labbera (SE0520169). Eftersom järnvägen där passerar i tunnel kommer inte någon påverkan att uppkomma på Natura 2000-området. Korridoren Osdal/Borås C på delsträcka 3 passerar inte något Natura-2000 område alls. Korridor Bollebygd Syd på delsträcka 2 passerar Natura-2000 områdena Risbohult (SE0520168) med känslig hydrologi och Klippan (SE0520145) med bl.a. arter och naturtyper som är känsliga för bullerstörningar och hydrologiska förändringar. Dessa Natura 2000-områden ligger dock utanför den först rangordnade korridorens område. Trafikverket bedömer att dessa Natura-2000 områden eller dess värden inte kommer att påverkas av den nya järnvägen och att effekten på berörda arter och naturtyper sammantaget är försumbar. Regeringen utgår från att vid passage av Natura-2000 området Klippan ska den linjesträckning väljas som medför minst påverkan på området och dess värden, både under bygg- och driftskedet. Detta är i linje med vad Trafikverket har åtagit sig i lokaliseringsutredningen. Om behov uppkommer kan närmare villkor för verksamheten meddelas vid den efterföljande tillståndsprövningen. Mot denna bakgrund bedömer regeringen att det inte finns hinder mot att tillåta verksamheten med hänsyn till regelverket om Natura-2000.

Korridor Mölnlycke på delsträcka 1 passerar naturreservaten Yxsjön i markplan och Hårssjön-Rambo mosse i tunnel. Föreskrifterna avseende båda reservaten ger möjlighet dels till järnväg i markplan i en viss del av reservatet, dels till undantag för åtgärder för anläggande av järnväg under vissa förutsättningar. Korridor Bollebygd Syd på delsträcka 2 passerar strax söder om naturreservatet Klippans södra spets. Korridor Osdal/Borås C på delsträcka 3 berör inte några naturreservat.

Av ansökan framgår att den planerade järnvägen kommer att påverka flera värdefulla utpekade och icke utpekade naturmiljöer samt skyddade arter där konsekvenserna för dessa kan variera från måttlig till stor negativ påverkan. Den förordade korridoren passerar de ovan nämnda skyddade områdena i tunnel eller utanför gränserna, medan passage genom eller åtgärder för anläggande av järnväg har tillåtits i reservatsföreskrifter. Länsstyrelsen har i sitt remissyttrande bedömt att det finns förutsättningar att medge dispens från artskyddsförordningen om konflikter med artskyddsbestämmelser inte kan undvikas, vilket regeringen inte har anledning att ifrågasätta. Regeringen kan vidare konstatera att påverkans omfattning på skyddade eller värdefulla naturmiljöer och skyddade arter till stor del kommer att bero på val av linjesträckning inom den förordade korridoren. Vidare utgår regeringen från att utformning och byggande av själva järnvägen inom korridoren ska ske på ett sådant sätt att påverkan på naturmiljön och arter undviks eller minimeras och att erforderliga anpassningar görs och skyddsåtgärder vidtas. Det är också i överensstämmelse med Trafikverkets åtaganden i lokaliseringsutredningen. Mot bakgrund av ovanstående och med hänsyn till Trafikverkets åtaganden bedömer regeringen att hinder mot att tillåta verksamheten inte föreligger utifrån regler om art- och naturskydd. Dessutom kommer fördjupade naturvärdes- och artinventeringar, ekologiska och viltanalyser m.m. att tas fram i det fortsatta arbetet för att anpassa järnvägen så att art- och naturvärden kan bibehållas och utvecklas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Den förordade korridoren påverkar flera yt- och grundvattenförekomster. Störst påverkan sker avseende korridor Mölnlycke på delsträcka 1. Efter den initiala bedömningen om att järnvägen på denna delsträcka skulle kunna innebära en otillåten försämring av en ytvattenförekomst, har Trafikverket arbetat fram en anpassad lösning som innebär att den fysiska påverkan från järnvägen inte bedöms orsaka någon otillåten försämring, vilket även remissinstanserna har instämt i. Ytvattenförekomsterna på denna delsträcka är redan påverkade av befintlig infrastruktur och anläggandet av den nya järnvägen kommer att kräva samordning och generella skyddsåtgärder. Trafikverket har i lokaliseringsutredningen åtagit sig att genomföra skyddsåtgärder kopplade till vattenförekomsterna på samtliga delsträckor. Åtgärderna innebär miljöanpassningar och skyddsåtgärder i samband med anläggandet. Trafikverket bedömer att, genom att genomföra erforderliga skyddsåtgärder både i bygg- och driftskedet vid anläggandet av järnvägen, riskerar utbyggnaden inte att orsaka en otillåten försämring av någon yt- eller

grundvattenförekomstens status eller äventyra möjligheten att uppnå den status som vattenförekomsterna ska ha enligt beslutad miljökvalitetsnorm. Regeringen anser att det inte finns anledning att ifrågasätta denna bedömning och att verksamheten därför kan tillåtas utifrån miljökvalitetsnormer för vatten. Vattenverksamheter i samband med anläggningsarbeten kommer att tillståndsprövas enligt 11 kap. miljöbalken. Vid denna prövning ska de närmare villkoren för verksamheten föreskrivas.

Överväganden om villkor m.m.

Anläggandet av den nya järnvägen kommer att innebära uppkomst och hantering av stora mängder berg- och jordmassor. Länsstyrelsen har pekat på behovet av att en masshanteringsplan tas fram i samband med järnvägsplanen och Trafikverket har instämt i detta. Regeringen anser i likhet med länsstyrelsen och Trafikverket att ett villkor bör föreskrivas för framtagande av masshanteringsplaner för hantering, användning och bortskaffande av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen.

Flera remissinstanser, bl.a. Naturvårdsverket och länsstyrelsen, som även kommit med ett eget förslag på bullervillkor, har betonat betydelsen av påverkan från ökat buller med anledning av anläggandet och driften av den nya järnvägen, men även ökade vibrationer och stomljud. Det förordade alternativet passerar på flera sträckor områden som redan är bullerutsatta, men även områden med liten bullerpåverkan. Trafikverket har angett att bullerpåverkan av detta alternativ både under bygg- och driftskedet ger konsekvenser som innebär måttlig till stor negativ påverkan. Emellertid gör Trafikverket bedömningen att med skyddsåtgärder kommer de riktvärden för trafikbuller som anges i propositionen *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (prop. 1996/97:53) och som Trafikverket tillämpar, inte överskridas. Regeringen kan vidare konstatera att bullerpåverkans omfattning och behovet av skyddsåtgärder kommer också att bero på val av linjesträckning inom den förordade korridoren och utgår ifrån att tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga skyddsåtgärder kommer att övervägas när den exakta placeringen av järnvägen i järnvägsplanerna har fastställts. Det är också i linje med vad Trafikverket har åtagit sig. Regeringen bedömer dock att tillåtighetsbeslutet bör förenas med ett särskilt villkor om buller.

Trafikverket har bedömt att anläggande och drift av den nya järnvägen med beaktande av det förordade alternativet avseende vibrationer och stomljud

ger konsekvenser som är försumbara till måttligt negativa. På samma sätt som gällande påverkan från buller, kommer den exakta placeringen av den nya järnvägen inom korridoren och skyddsåtgärder som kan planeras för och vidtas i järnvägsplanerna att påverka störningarnas omfattning. Trafikverket har bedömt att riktvärden för vibrationer och stomljud inte överskrids om skyddsåtgärder vidtas, vilket regeringen inte har anledning att ifrågasätta. Påverkan av buller, vibrationer och stomljud under byggskedet i samband med anläggningsarbeten kommer att tillståndsprövas. Vid denna prövning ska de närmare villkoren för verksamheten föreskrivas. Regeringen bedömer därför att ett särskilt villkor gällande vibrationer och stomljud inte behöver föreskrivas i detta beslut.

Det framgår också av lokaliseringsutredningen att järnvägen ska anläggas med beaktande av klimatförändringar och de ändrade förutsättningar som dessa kan medföra avseende hantering av till exempel skyfall och behov av skyddsåtgärder. Myndigheten för civilt försvar, länsstyrelsen och Mölndals stad har betonat problematiken med avseende på risken för översvämningar. Trafikverket har också konstaterat att det i princip på samtliga delsträckor redan finns någon form av översvänningsrelaterad problematik, låga punkter eller att högvatten behöver hanteras vid passage på bro. Det är framför allt i Mölndalsåns dalgång där järnvägsanläggningen riskerar att leda till ökade problem med översvämningar vid skyfall eller höga flöden i Mölndalsån. Regeringen delar därför Trafikverkets bedömning att det finns ett behov av att översvänningspåverkan av den nya järnvägen på omgivande bebyggelse i Mölndalsåns dalgång utreds och att åtgärder för att motverka och kompensera för denna påverkan tas fram. Regeringen bedömer att tillåtighetsbeslutet bör förenas med ett särskilt villkor därom.

Vattenmyndigheten Västerhavet har bedömt att järnvägsanläggningen bör kunna anläggas så att den inte utgör hinder eller äventyrar värdet av de biotopförbättrande åtgärder som anges i miljödomen för Forsåker, men ansett att ett villkor därom bör fastställas i tillåtighetsbeslutet. Trafikverket har ansett att ett sådant villkor inte bör föreskrivas vid tillåtighetsprövningen utan att frågan bör hanteras i samband med kommande prövningar enligt miljöbalken. Regeringen konstaterar att Mölndalsån redan är en belastad vattenförekomst med påverkan från infrastruktur, bebyggelse och översvänningsproblematik. Vidare kan konstateras att Trafikverket vid framtagande av järnvägsplanerna och kommande tillståndsprövningar

behöver ta hänsyn till bl.a. miljödomen för Forsåker. Mot denna bakgrund anser regeringen att ett särskilt villkor om detta inte behöver föreskrivas.

Länsstyrelsen har ansett att kompensationsåtgärder för intrång i värdefull natur och vattenförekomster bör specificeras genom villkor i samband med järnvägsplanerna. Behovet av ett villkor om upprättandet av kompensationsplan har också framförts av Naturvårdsverket. Regeringen konstaterar att det framgår i lokaliseringsutredningen att fördjupade naturvärdes- och artinventeringar, ekologiska och viltanalyser m.m. kommer att tas fram i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna. I likhet med Trafikverket anser därför regeringen att frågan om behovet av kompensationsåtgärder eller kompensationsplan bör hanteras i samband med kommande prövningar av järnvägsplaner eller i tillståndsprövningar. Regeringen bedömer därför att ett särskilt villkor gällande detta inte behöver föreskrivas i tillåtighetsbeslutet.

Regeringen anser att villkor som i övrigt kan behövas för verksamheten kan föreskrivas vid den fortsatta prövningen enligt lagen om byggande av järnväg, miljöbalken eller annan relevant lagstiftning.

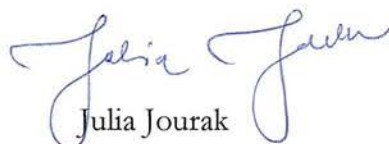
Regeringen poängterar vikten av att Trafikverket beaktar övriga hälsoeffekter, barnperspektivet, geotekniska risker m.m.

Regeringen gör den sammantagna bedömningen att anläggandet av den nya järnvägen enligt det förordade alternativet bör tillåtas enligt 17 kap. miljöbalken.

På regeringens vägnar



Johan Britz



Julia Jourak

Kopia till

Finansdepartementet/BA

Försvarsdepartementet/EMF

Kulturdepartementet/KKM

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/SMF, SPN, TM, TP, US

Affärsverket svenska kraftnät

Folkhälsomyndigheten

Försvarsmakten

Jordbruksverket

Livsmedelsverket

Luftfartsverket

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Myndigheten för civil beredskap

Naturvårdsverket

Riksantikvarieämbetet

Statens geotekniska institut

Sveriges geologiska undersökning

Skogsstyrelsen

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Swedavia

Vattenmyndigheten Västerhavet

Bollebygds kommun

Borås stad

Boråsregionen – Sjuhärads kommunalförbund

Göteborgs stad

Göteborgsregionen

Härryda kommun

Mölndals stad

Västra Götalandsregionen

Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad

Mölndala Fastighets AB

Mölndals naturskyddsförening

Naturskyddsföreningen i Härryda

Berit Gannholm